

Невероятный рейс

Рассказывает капитан катамарана «Благовест» Андрей Фоминцев

Гостями нашей редакции бывали многие прославленные мореходы (в том числе капитаны «Крузенштерна», «Седова», «Мира») и такие широко известные «плователи вокруг света», как Б. Немиров*, Ф.Конюхов, Н.Литау, Е.Гвоздев, В.Языков... По их рассказам мы хорошо представляли, что значит в наших условиях подготовить и совершить сверхдальнее плавание, если нет особо мощной поддержки на государственном уровне.

И вот теперь завершено неправдоподобное, невероятное плавание ленинградца-петербуржца *Андрея Михайловича Фоминцева*.

Мы познакомились с ним десять лет назад, когда немногословный на вид капитан рассказывал о планах задуманной им кругосветки на строящемся специально для этого океанском катамаране с не совсем понятной нам научной и культурной программой. Верилось в осуществимость подобной затеи, прямо скажем, не очень. Но сразу несколько человек, включая хорошо известного нам конструктора многокорпусников и моряка Германа Адрианова, без всяких оговорок подтвердили: «Этот – может!». И уже окончательно на все сто процентов убедила нас одна деталь из краткого рассказа Андрея о постройке

«Благовеста»: когда кто-то поинтересовался, где нашли мастеров, которые смогли сваривать корпуса из столь нетипичного материала, как титан, он спокойно сказал: «Варили, ничего особо сложного...» (см. № 167 и 171).

Почему же мы назвали рейс «Благовеста» невероятным? Судите сами.

Плавание (кстати сказать, впервые в истории выполненное ленинградцами) совершено на самодельном судне, даже паруса и рангоут его изготовлены своими силами. Этот 14-тонный крейсерский катамаран, подобных которому никогда у нас не было, сооружен не на более или менее оборудованном предприятии, а на пустыре, в примитивном ангаре, и вооружался в клубе «Нева».

Корпуса сделаны из титана, о котором ни одна яхтенная верфь мира ничего сказать не может из-за полного отсутствия опыта. Применено впервые в истории нашей страны и парусное вооружение типа «аэроориг». Впервые в мировой практике вместо прочного обитаемого моста установлена закрепленная между ферменными поперечными балками 8-метровая спасательная шлюпка. Можно еще долго перечислять другие мелкие, но важные ноу-хау строителей «Благовеста», однако, думается, что пора перейти к ответам Андрея на вопросы, которые задавали *Светлана Хабирова и Виктор Гельруд*.

* В 1987–1989 гг. Борис Немиров был капитаном николаевской яхты «Икар», совершившей первое парусное кругосветное плавание под советским флагом. Сегодня о нем редко вспоминают.



– Андрей, от имени читателей «КиЯ» поздравляем вас с благополучным возвращением из столь длительного плавания. Когда и как родилась идея кругосветки на яхте? И почему именно парусная яхта потребовалась научно-исследовательской экспедиции психологов? Чем плохи самолеты, автомобили, поезда?

– История эта началась не десять, а все пятнадцать лет назад. Мы – это команда из десяти единомышленников-психологов, в том числе и четырех девушек, ходили туристскими тропами по сложнейшим сухопутным маршрутам, плавали по многим водным путям на гоночных швертботах и крейсерских яхтах. Все десять хорошо знакомы с парусным спортом, имели квалификацию не ниже первого разряда. Восемь из этих десяти и составили стартовый экипаж. На идею организации именно парусной экспедиции повлияла, вероятно, моя энергетика. Я сам – мастер спорта, яхтсмен с большим стажем, увлекался парусами со школьных лет, мечтал о дальних морских походах. Все

тетрадки были изрисованы парусами, причем изображал я именно катамараны и тримараны, хотя в то время они не имели такой популярности, как сейчас.

Решение о глобальной экспедиции на большой яхте было вполне осознанным. Оно позволяет независимо от большинства внешних факторов спокойно достигать практически любых географических точек с гораздо меньшими сложностями и формальностями. Благодаря этому мы смогли побывать там, куда «не летают самолетами», быть свободными от расписания рейсов и прочих условностей. Лишь яхта соответствовала девизу экспедиции: «Открыть мир заново». Мы не только старались, используя возможности народной дипломатии, представлять нашу страну и наш город, но и выполнять чисто психологические программы, связанные, например, с тем, что называется культурологическим шоком. Человек, совершающий путешествие по чужим странам, перестраивает свое сознание, пребывает в

его несколько измененном состоянии. Это позволяет смотреть на вещи иначе, нетрадиционно воспринимать окружающее. Сдвиг в восприятии, возникающий при попадании человека в новую культурную среду, открывает ему глаза на многое.

– Оставим научную сторону плавания для вашего общения с коллегами, ведь, наверное, собранного материала хватит теперь на целую книгу! Вернемся к нашей родной тематике. Как появилась идея строить судно своими руками? Почему именно катамаран?

– Просто потому, что приобрести вместительную и мореходную яхту было невозможно – дорого. Строить же решено было именно катамаран, и не только потому, что к тому времени я уже имел некоторый опыт постройки 8-метровых двухкорпусников, которые успешно ходили по внутренним морям страны и на Балтике. Мы четко понимали, что по безопасности плавания самодельный катамаран будет надежнее самодельной однокорпусной яхты. На катамаране проще обеспечить оби-



Андрей Михайлович Фоминцев

РОДИЛСЯ В ЛЕНИНГРАДЕ 14 ФЕВРАЛЯ 1962 г.

1979 г. – закончил школу.

1981 г. – поступил в ЛКИ, закончил четыре курса на факультете гидродинамики. Затем поступил в Ленинградский университет на факультет психологии.

1973 г. – пришел в парусный спорт.

Три года работал тренером в Центральном яхт-клубе Санкт-Петербурга.

12 лет был руководителем туристского клуба. В дальнейшем был независимым тренером-консультантом по бизнес-коммуникации и психотерапевтом в Александровской больнице.

Ходил в парусные экспедиции на Белое, Северное, Балтийское моря, на Ладогу и Онегу.

1983 г. – стал кандидатом в мастера спорта по парусу.

1998 г. – с этого года сотрудничает с журналом «Катера и Яхты». Женат, супруга Анна – участник плавания на «Благовесте».

таемость, гораздо меньше его габаритная осадка. И важно, что двухкорпусная схема обеспечивала большую площадь «палубы». Это позволяло использовать катамаран как своего рода сценическую площадку для проведения всевозможных массовых мероприятий – выставок, концертов и т. п. Применены упрощенные остроскульные обводы корпусов с узким (500 мм) горизонтальным днищем. Корпуса шириной при палубе 1.5 м на уровне КВЛ сужаются до 1.2 м, а благодаря их большой относительной длине улучшаются ходовые качества катамарана: скорость под парусами составляла до 5–6 уз. Такая «клиновидность» корпусов позволила обойтись без швертов.

За время подготовки «Благовеста» к кругосветке он прошел уже Ладогу, Белое и Северное моря и Балтику. Все, что не было надежно, сломалось, а собственный опыт показал, какие узлы и что из оснащения нужно заменить или переделать.

– *А откуда взялась идея применить такой экзотический материал, как титан? Или это вообще дело случая?*

– Конечно. По иронии судьбы нам не удалось достать ничего более дешевого. В проект был заложен сваривающийся легкий сплав АМг-61, который мы искали долго и упорно. Пока совершенно случайно не удалось по смешной цене приобрести 4 тонны листового 5-миллиметрового титана. Напомню, что

о постройке «Благовеста» я подробно рассказывал в «Кия» в № 167, можно не повторяться.

– *Интересно, как менялось оборудование катамарана в ходе подготовки к кругосветке?*

– Первые же плавания показали, что необходима замена парусного вооружения. По первоначальному проекту судно было оснащено двухмачтовой бермудской шхуну. Мы сняли гик и бермудский парус с фок-мачты, и главным парусом стал грота-стаксель, что и дало основание называть «Благовест» стаксельной шхуну. Однако для выхода в океан требовалось что-то более эффективное, но в то же время более простое. Одними из главных требований к парусному вооружению нашего судна были простота в эксплуатации, надежность, минимум ухода. Образно говоря, система должна была позволять мне как капитану отдавать команды типа «Дерни за веревку», которые были бы понятны любому члену команды.

Изучая фотографии и эскизы яхт в зарубежных парусных журналах, я остановил свой выбор на системе «аэро-риг». Отмечу, что именно на катамаранах не было попыток эксплуатировать такую систему: поворотная мачта проходила через палубу и вращалась на большом подшипнике в степсе, и это было самым сложным местом, надо было укреплять узлы выхода мачты из

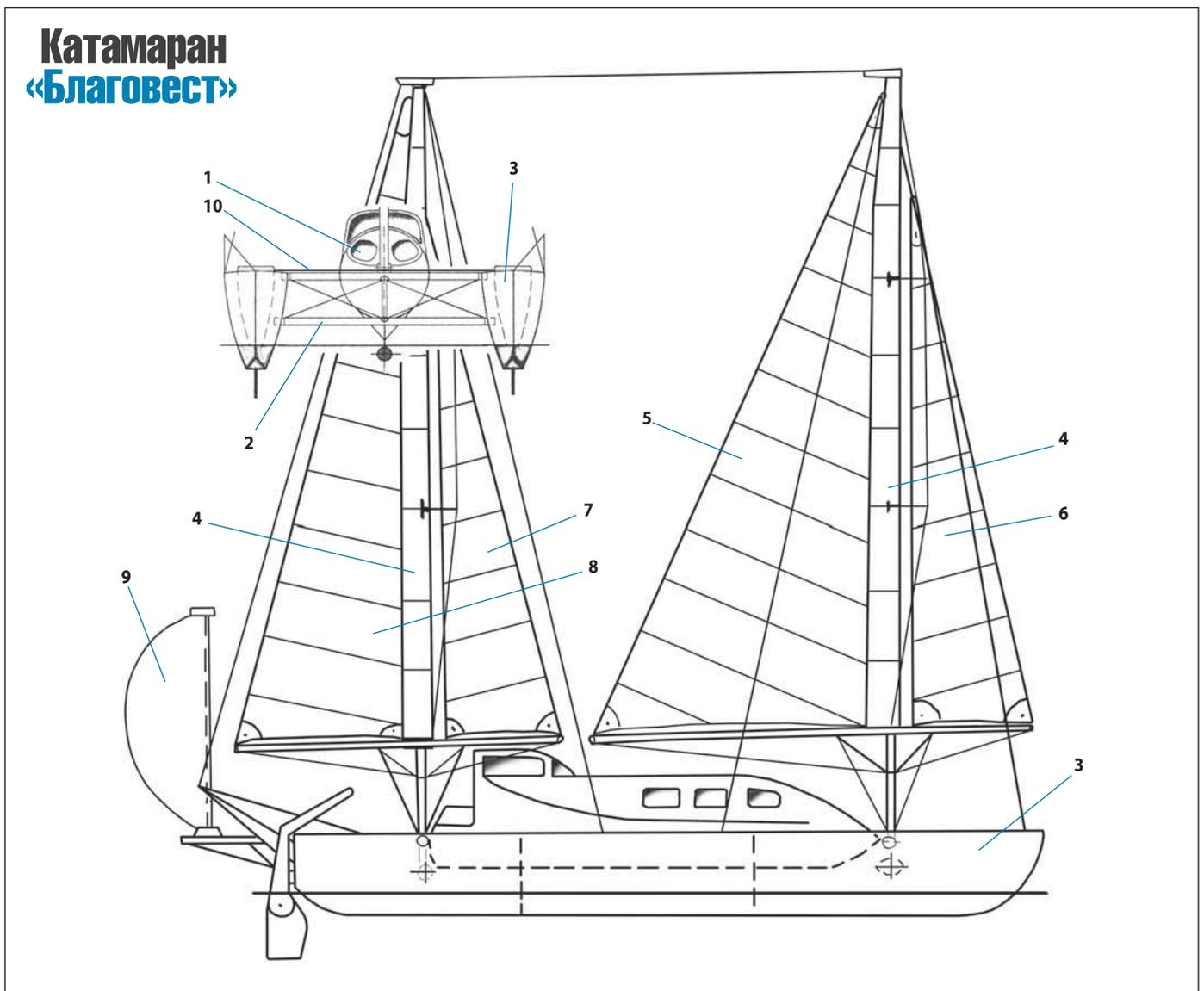


Технические данные катамарана:

Длина общая по корпусам – 13,5 м, среднего модуля – 8 м; ширина общая – 7 м, одного корпуса – 1,5 м, среднего модуля – 2,5 м. Водоизмещение – 14 т. Осадка – 1 м. Общая площадь палубы – 134 м². Высота мачт – 14,5 м; мачты-крылья поворотные и заваливающиеся. Парусное вооружение: кеч (паруса бермудские) азорриг с площадью парусности – 120 м²: на грот-мачте – 50 и 20 м², на бизань-мачте – 35 и 15 м². Подрул. устройство (флюгер, авторулевой) – 2 м². Двигатель – дизель «Vetus» – 42 л.с.

Схема парусности:

1 – средний модуль с постом управления; 2 – стальные ферменные поперечные балки между корпусами; к ним крепится носом и кормой шлюпка (средний модуль), на них по ДП ставятся мачты; 3 – жилые корпуса; в каждом по 3 каюты с отдельным входом (люк) и трапом; 4 – поворотная мачта-крыло; 5 – грот; 6 – грота-стаксель; 7 – бизань; 8 – бизань-стаксель; 9 – подруливающее устройство с передачей на поперечину между рулями; 10 – легкий дощатый настил между корпусами.



палубы. Размеры нашего катамарана и установка мачт на поперечных фермах позволяли сделать такую конструкцию с использованием тросовых растяжек. Я остановился именно на такой системе стоячего такелажа, потому что ванты не мешают мачтам с закреплен-

ными на них гиками поворачиваться вокруг своей оси, и в то же время это не требует мощного укрепления палубы, нагрузка распределяется равномерно по всей конструкции. Сохраняется и хороший обзор при ходе галсами. А главное, все четыре паруса нашего кеча

управляются всего двумя шкотами. Так что даже наши хрупкие девушки могли легко управлять парусами. И еще момент, который важен для безопасности плавания: однокорпусная яхта может сбросить ветер при сильных порывах – она кренится, и за счет этого нагрузка



Кругосветное плавание в цифрах

Пройдено около 55 тыс. миль по генеральному курсу, хотя первоначально запланированный маршрут составлял 140 тыс. миль.

Вышли из Санкт-Петербурга – 24 августа 2002 г., пришли в Кронштадт 24 ноября 2007 г. Продолжительность плавания – 5,3 лет, из них ходовых – около 2,5 лет. Средняя скорость под парусом – 4 уз, под мотором – 4 уз.

В загранпаспорте в ходе плавания появилось 30 штампов. Посетили около 200 портов в 37 странах. На проводимых экипажем мероприятиях присутствовало около 5000 человек.

На разных этапах плавания экипаж состоял из восьми–двух человек. Вдвоем пройдено 37 тыс. миль.

Самый большой переход – 42 дня.



на все системы минимизируется. А катамаран не кренится, создается большая нагрузка на всю конструкцию. Нужно было придумать такое устройство, которое в опасных случаях ставило бы паруса во флюгерное положение. Придуманы простые, но эффективные самосбросы шкотов, срабатывавшие при критических нагрузках. Выручали они нас не один раз.

Поворотные мачты мы сделали широкими с крыловидным профилем, чтобы они служили как паруса во время шторма, их площадь – около 14 м². Во время шторма на Балтике мы шли, убрав мягкие паруса, со скоростью 14 уз.

– Отличает ли что-то еще «Благовест» от других судов, пригодных для кругосветного плавания?

– Мы убедились в том, что для кругосветного плавания в принципе подходит любое надежное судно. На островах Вануату мы встретили соотечественника Леонида Иванова. Вокруг света он обошел на яхте, глядя на которую невозможно представить, что на ней можно выйти дальше озера: она имела легкий фанерный корпус, покрытый стеклотканью, слабый двигатель, штопаные паруса. Нисколько не солиднее выглядели и обе яхточки Гвоздева!

Главное – это то, что наше судно значительно прочнее обычной килевой яхты. При проектировании мне помогли базовые знания, которые дал Ленинградский кораблестроительный институт. Напомню, что первые суда из металла строили заведомо прочными, раз в 10 прочнее, чем требовалось на самом деле по условиям эксплуатации. Позже, когда появилась задача всемерно облегчить вес самого судна для экономии металла и повышения грузоподъемности, стали все более точно рассчитывать прочность. «Благовест» как раз построен по тому же принципу, что создавались первые крепкие корабли, корпуса которых до сих пор в строю.

– Как встречали вас зарубежные яхтсмены-путешественники?

– «Крузеры» – люди мечты, которые сами эту мечту воплощают. И потому везде к нам все были расположены и заинтересованы в общении. Коллеги удивлялись, а иногда и восхищались нашим проектом. Вызывали интерес и конструктивные особен-

ности (яхты из титана исключительная редкость!), и то, что все сделано своими руками, и система «аэзориг» на катамаране, и, конечно, наши культурные программы.

– Какими средствами связи и получения метеоинформации вы пользовались?

– Сегодня 90% людей, совершающих самостоятельные кругосветные путешествия по воде – являются пользователями систем Winlink и Sailmail, которые позволяют обмениваться электронными сообщениями через Интернет и получать метеоинформацию в любой точке земного шара. Как правило, «крузеры» – это семейные экипажи, и путешествие – их образ жизни. Они – не экстремалы, не спортсмены, поэтому их тактика – избегать ненужных осложнений. Каждый имеет доступ к системе получения метеоинформации, к тому же давно известны благоприятные окна для перехода через конкретные участки океанов. Поэтому кругосветное путешествие становится в наши дни все более комфортным и безопасным. Ну и главное – не надо торопиться. Гонки вокруг света на Кубок Жюль Верна – это совсем другой парусный спорт. Кругосветка «нон-стоп» за 50 дней – конечно, здорово, но никак не путешествие с целью познания мира!

– А из чего складывался бюджет путешествия?

– Мы долго искали спонсоров и деловых партнеров для своих культурных проектов. Тогда, в период перестройки, трудно было на это рассчитывать, однако за год до старта одна московская молодежная организация согласилась поддерживать экспедицию. На выделенные средства мы оформили выставку по истории России и Санкт-Петербурга, приобрели самое необходимое навигационное оборудование. Организация поддерживала нас в течение года, ежемесячно перечисляя заранее оговоренную минимальную сумму. Правда, через год у тех, кто нас поддерживал, начались финансовые сложности, и мы остались без денег. Пришлось зарабатывать самим: устраивали платные концерты для туристов, а когда туристский сезон подошел к концу, брались за любую работу, даже плели сети для рыбаков в Португалии. На Канарах мы как профессио-



нальные психологи проводили бизнес-тренинги для русских бизнесменов, в Панаме проводили сеансы семейной терапии. В странах третьего мира, где невозможно было заработать, нас поддерживали друзья. Иногда мы давали концерты для яхтсменов в местных маринах.

– Во что обходилось содержание яхты?

– Считается, что на содержание подобного судна нужно тратить 7–10 % его стоимости ежегодно. Мы себе этой роскоши позволить не могли. Однако серьезных поломок практически не было. Кстати, на Карибских островах капитан только что купленного серийного катамарана жаловался нам, что после перехода через Атлантику (в течение двух недель) он насчитал на судне 152 поломки. Так что в целом наше судно, сделанное своими ру-

ками, показало себя очень крепким и надежным.

– Но какие-то расходы на яхту во время путешествия были?

– Единственным крупным вложением – на 5000 английских фунтов – было приобретение двигателя. Из Петербурга мы вышли с подержанным двигателем от погрузчика «Toyota». Он прослужил бы еще, но постоянно подводили муфты, коробка передач катера плохо стыковалась с двигателем, и в пути до Англии требовался частый ремонт. Поэтому в Англии нам пришлось прожить пять месяцев, чтобы заработать на новый двигатель с коробкой передач. Оказали финансовую поддержку и русские бизнесмены, живущие там, и военно-морской музей в Фалмуте. Мы приобрели четырехцилиндровый двигатель «M 4.17» фирмы «Vetus» мощностью 42 л.с. Он служил

нам верой и правдой все время путешествия. От Красного моря до Бискайского залива – около 3000 миль – пришлось идти в основном под мотором, и двигатель показал себя с прекрасной стороны. К счастью, все остальное время дул попутный ветер, и мы несли паруса.

– Расскажите о маршруте вашей кругосветки.

– Разрабатывая маршрут, мы задумывали путешествие вдоль побережья всех континентов – с обходом всех «трех мысов». Даже консультации Федора Конюхова, Николая Литая и Евгения Гвоздева не остановили нас. Именно с таким намерением мы дошли до Голландии. Опытные круизеры из яхтенного журнала «Zailen» в Амстердаме, посоветовали упростить маршрут. Существует несколько классических маршрутов кругосветки, каж-



дый из которых составлен на основе большого опыта круизных плаваний и учитывает особенности погодных условий в разное время. Подробности можно найти в книге Корнела «Круизные маршруты мира», которую называют «библией круизеров» – нам ее подарили в редакции «Zailen». Ею мы и руководствовались в пути. Итак, начав путь в Санкт-Петербурге, мы прошли вдоль северного побережья Европы, затем – Англия, Испания, Португалия, Марокко, Канарские острова, Сенегал, Кабо-Верде, острова Карибского моря, Панамский канал, Маркизовы острова, Фиджи, Вануату, Индонезия, Малайзия, Таиланд, Мальдивы, Красное и Средиземное моря, и вокруг Европы – домой.

Опытные мореплаватели дали совет планировать путешествие не более чем на год. Иначе трудно предвидеть, как изменятся политическая обстановка, погода, финансовое положение. Кроме того, возникает масса случайностей, которые могут задержать плавание. Это, например, поломки судна, проблемы со здоровьем, незапланированные встречи с интересными людьми. Поэтому, соблюдая рамки сезонов перехода через океаны, мы почти год провели на Канарских островах и длительное время ожидали окончания сезона тропических циклонов в Панаме.

– Какова была численность команды?

– Экипаж начал формироваться еще во время строительства катамарана. Затем к нам присоединялись добровольцы. В ходе предварительных экспедиций люди, выдержавшие испытания, вошли в команду. Как я уже упоминал, в начале кругосветки экипаж «Благовеста» состоял из восьми человек. С течением времени люди покидали судно – не у каждого была возможность посвятить путешествию несколько лет. С одним из членов команды возник затянувшийся конфликт, разрешить который не получилось. А из Панамы мы вышли уже вдвоем с супругой Аней, третьей была панамская кошка Машка.

Система «аэрориг» минимизировала трудности работы с парусами, а современная навигационная техника значительно упростила процесс управления яхтой, поэтому экипажа из двух человек было вполне достаточно. Кроме того, в ходе путешествия (на Канарах) мы оснастили катамаран надежным ветровым автопилотом. Это простое по конструкции устройство представляет собой крыло, которое при любом произвольном изменении курса под действием ветра поворачивает рули и возвращает судно на заданный курс. Ветровой автопилот избавил нас от большой части хлопот: во время океанских переходов

мы иногда сутками не притрагивались к рулю, автопилот обеспечивал точность 1–2 градуса.

– Какие самые яркие впечатления подарила вам кругосветка?

– Яркое, но отнюдь не самое приятное – шторм, в который мы попали в Тихом океане, двигаясь между Новой Гвинеей и Австралией. По карте там пролив шириной около 300 миль, но беда в том, что все это расстояние усеяно множеством рифов и вход в пролив очень узкий. Мы шли вдоль Новой Гвинеи, в 100 милях от нее, при сильном боковом ветре, а там, в скалистых берегах, очень мало бухт, где можно было бы переждать непогоду. В таких условиях нам предстояло вписаться в 5-мильный промежуток между рифами. Огромные океанские волны высотой 10 метров с опрокидывающимися гребнями захлестывали палубу, катамаран швыряло, как щепку. Не скрою, тогда мне было действительно страшно: каждая волна могла оказаться для нас последней. Непогода бушевала в течение пяти суток. Слава Богу, катамаран с честью выдержал это испытание, но вышел из строя бортовой компьютер, и мы остались без электронных карт и без связи с внешним миром. После этого шторма мы на несколько месяцев заработали фобию волн. Наши родственники забили тревогу, сообщили в МЧС, где предположительно мог находиться «Благовест». Масла в огонь добавили сообщения в Интернете об обнаружении племени каннибалов в Новой Гвинее. Эти два сообщения – о пропаже «Благовеста» и об «интересном научном открытии» – стояли рядом, вызывая нездоровые ассоциации. Трудно представить, что пережили наши родные, узнав эту информацию. Только спустя две недели после поломки компьютера мы встретили яхту и, воспользовавшись спутниковой связью, смогли дать о себе знать.

Конечно, драматических ситуаций было великое множество. Вот запись в судовом журнале, воскрешающая совсем недавний эпизод эпопеи – происходило это за пару недель до прихода в Кронштадт:

«11 ноября. 2007 год. Устка. Польша. По всей гавани гуляет 1.5-метровая волна. «Благовест» стоял за угловым пирсом первый, ему доставалось больше всех. Когда я вернулся на судно

после оформления пограничных формальностей, половина толстых швартовочных концов оказалась оборвана. Катамаран на каждой большой волне взлетал вверх и потом со всего размаха ухал оттуда на покрывки, навешенные на бетонную стенку. Волна уже закатывалась на причал. Сначала я испытал шок. Если так будет продолжаться час или два, мы просто потеряем судно, от таких нагрузок оно развалится на куски. Стоило обойти вокруг света, чтобы совсем недалеко от дома так глупо погубить яхту. Однако первое замешательство прошло, и я, особо не надеясь уже ни на что, бросился спасать положение, одерживая «Благовест». Только на утро волны немного утикли. Я, обессиленный от переживаний и работы с обледенелыми канатами на морозе, плюхнулся на койку и провалился в пропасть сна».

Запомнился и самый длинный 42-дневный переход «без берега». Но все, как видите, закончилось благополучно. И этот переход, и все пятилетнее плавание.

Вот еще одна запись:

«30 марта. 2006 год. Мы вышли из Панама-сити и начали наш тихоокеанский переход – тихо ушли в темноту. Тепло. В черной глубине океана мы видим необычное явление – вспыхивают желтым мистическим светом и тут же гаснут большие размытые шары. На небе много очень ярких звезд. Среди них висит Южный Крест. Вспомню профессора из родного яхт-клуба «Нева». Он как-то дал нам одну очень полезную вещь, и в ответ на предложение денег сказал: «Вот, ребята, я всю жизнь мечтал путешествовать, обойти вокруг света, увидеть Южный Крест. Но, видно, не судьба. Сделайте это за меня. А увидите его, вспомните меня, это и будет самой большой благодарностью».

– Как вас встречали на берегу?

– Очень хорошо. А к пиратам мы, к счастью, не попали. Вот типичные выдержки из журнальных записей первого года плавания.

«26 ноября. 2002 год. Амстердам. Сегодня мы покинули Голландию. Слезы подкатывают к горлу, когда вспоминаешь тех, кого оставил на берегу. Благодаря нашим новым голландским друзьям теперь мы уверены, что наше путешествие будет безопасным

и прогнозируемым. Самые опытные яхтсмены Амстердама, работающие в парусном журнале «Zeilen» и консультировавшие не одну кругосветку, организовали специальный координационный центр поддержки нашей экспедиции».

«17 декабря. 2002 год. Лондон. Марина Санкт-Катарин-док. Утром наносим визит мастеру. Исключительно приятного и интеллигентного вида человек средних лет. Он торопится и с нами долго говорить не может. Стараемся коротко объяснить свою ситуацию. Он очень внимательно и с интересом выслушивает. Мы рассказываем про наш проект и говорим, что вместо денег в благодарность сможем организовать выставку и концерт для членов клуба. Он улыбается и говорит, что для русских традиционно стоянка бесплатная: «Стойте, сколько хотите, я очень заинтересован, чтобы русские к нам ходили чаще».

«5 июля. 2003 год. Ла-Корунья. Испания. Сегодня, впрочем, как и вчера – непрерывный поток людей. Множество гостей знакомились с выставкой, которая была развернута прямо у борта судна на набережной, затем заходили к нам, рассказывали о своем городе, предлагали помощь, желали удачи. А вечером были концерт и слайд-шоу об экспедиции и о Питере прямо на парусах «Благовеста».

– А как встречали должностные лица?

– Как правило, очень хорошо. Если говорить о портовых и пограничных службах, то практически во всем мире никто препятствий не чинил. Сойдя на берег, нужно было самостоятельно найти чиновника, уполномоченного поставить в паспорте штамп и принять пошлинный сбор. В России мы получили шенгенскую и английскую визы, а затем в каждой стране получали визы для посещения следующей по маршруту. Мир открыт для путешествий, и суровых условий для причаливания к берегу чужой страны чаще всего не бывает.

– Каковы теперь ваши дальнейшие планы?

– Спустя два месяца после возвращения из кругосветки у нас с Аней родилась дочка Василиса. Теперь, пока она подрастает, будем совершенствовать «Благовест», осваивать наши любимые Ладогу, Онегу, Балтику и Скандинавию. В дальних планах – экспедиция вокруг Южной Америки. Я помню напечатанное в «Кий» напутствие Федора Конюхова: «У каждого должен быть свой мыс Горн». Наш мыс Горн ждет нас.

Теперь, зная железное упорство и золотые руки капитана, мы уверены в успехе новых плаваний «Благовеста».

